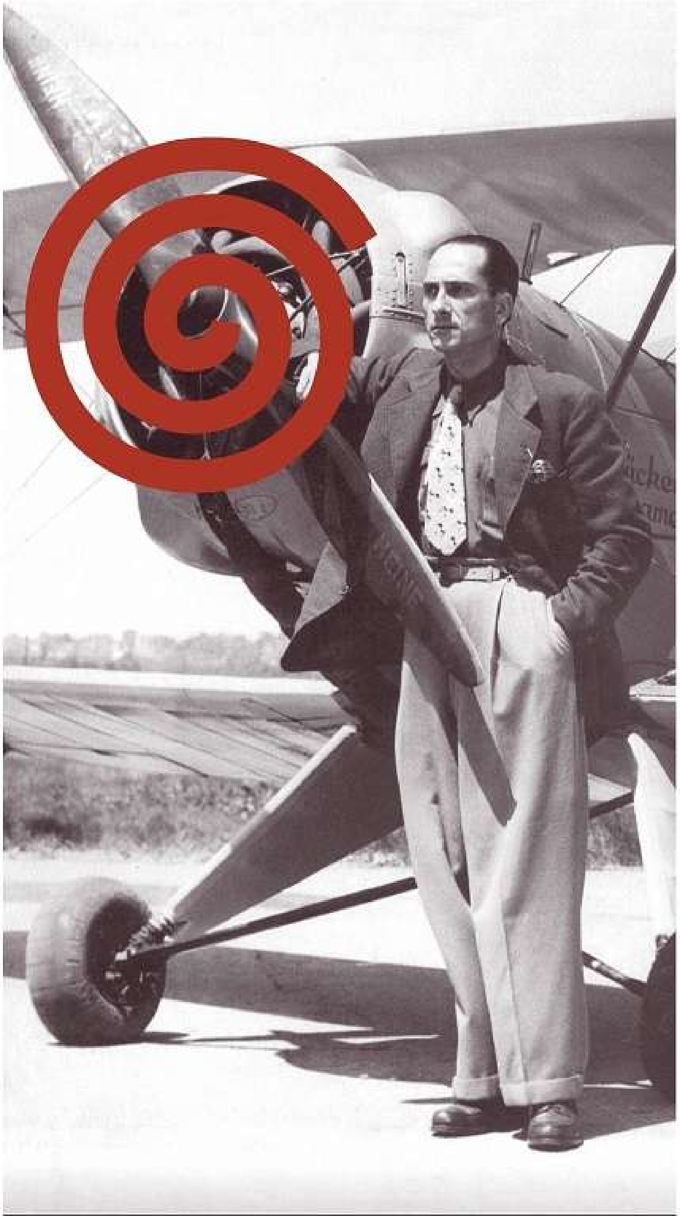

BABYLON
YR-AHA
"ALBA-IULIA 1918"

Tištěná média 1

Dobrodruh se zlomeným srdcem

zobrazit sken

Tištěná média, Datum publikace: 06.10.2025 0:00, Datum importu: 08.10.2025 16:17, Zdroj: Babylon, Autor: Josef Mlejnek jr., Rubrika: Komentáře, Strana: 3, Periodicita: Čtvrtletně, Vydavatel: Studentský spolek Babylon, Země: CZ, AVE: 10 235 Kč, Tištěný náklad: 15 000, Plocha: 51475 mm²

Bobista, akrobat a dálkový letec Alex **Papana** v turbulencích dvacátého století

Agrárnický list Večer přinesl 8. listopadu 1938 zprávu následujícího znění:
Známý rumunský letec Alexander **Papana** hledal bílou smrt v Karpatech.
ČTK. Z Bukurešti, 7. listopadu 1938.
Známý rumunský letec Alexandr **Papana** se dostal v rumunských Karpatech do sněhové bouře a jen náhoda ho zachránila před zmrznutím. K příběhu kapitána Papany se pojí několik smutných okolností: Kapitán **Papana** byl před krátkým časem v Severní Americe, odkud chtěl podniknouti let do Bukurešti. Tento jeho pokus však již s počátku ztroskotal, neboť Papanovo letadlo se rozbilo při přistávání v Los Angeles. Před několika nedělemi zemřela při porodu Papanova žena. Tyto události působily velmi tísnivě na letce, který se před nedávnem vrátil do Rumunska, a zdá se, že podnikl výstup do hor, aby si zavolal smrt. **Papana** po své tragické příhodě v horách vážně onemocněl.
Alexandru (Alex) **Papana** se narodil 18. října 1906. Smrt si tento dobrodruh volal téměř po celý dospělý život, avšak skoro pokaždé drze vyzývavě, téměř vždy doufal, že jí unikne, že nad ní, byť jako každý člověk jen dočasně, zvítězí. Například při pokusu o dálkový let do Japonska se s ní minul jen o vlásek, o čemž své čtenáře informoval i československý list Národní osvobození z 12. 9. 1935:
Bukurešť, 11. září 1935. Včera zde vzlétlo vojenské letadlo k letu do Tokia, ale neuletělo ještě ani 3 km, když jeho motor vybuchl a letadlo se vzňalo. Oba letci, kapitán Popisteanu a poručík **Papana**, se zachránili skokem pomocí padáků. Letadlo se rozbilo.
Nicméně v listopadu 1938 se vydal smrti dobrovolně a rezignovaně v ústrety, chtěl, aby si ho vzala, aby si ho z mrazivých Karpat odvedla navždy. Pyšně ho tehdy odmítla, byť jen na pár let.
Papana proslul hlavně jako pilot, leč věnoval se i závodům na bobech. V roce 1933 se dokonce stal mistrem světa ve dvojbobech, společně s Dumitru Hubertem. O rok později brali na světovém šampionátu bronz. Olympijská medaile ale Papanovi těsně unikla, když na zimní olympiádě 1932 v Lake Placid v USA obsadili spolu s Hubertem ve dvojbobech čtvrté místo.
Nicméně jeho hlavní vášní se stalo letectví. Zprvu se věnoval hlavně akrobacii a stal se hvězdou mnoha soutěží. V roce 1936 vyrazil na turné do Spojených států amerických. Svůj nevelký akrobatický dvojplošník německé konstrukce Bücker Bü 133 Jungmeister nechal naložit na mohutnou vzducholoď LZ 129 Hindenburg, jež tehdy provozovala transoceánskou vzdušnou přepravu. Až do května 1937, kdy shořela při přistání v americkém Lakehurstu.
Američany **Papana** svými akrobatickými kousky doslova uchvátil. Avšak jeho samotného začala přitahovat jiná letecká disciplína - transoceánské přelety, konkrétně pomocí letadel, tedy aparátů těžších než vzduch, nikoliv vzducholodí.
Charles Lindberg spojil v květnu 1927 New York a Paříž legendárním sólovým letem. Překonat letadlem Atlantik se sice podařilo již před tím, Lindbergh však propojil dvě velké metropole a jeho počin patří k elementární ikonografii nejen historie letectví, ale vůbec dvacátého století. Pochopitelně mocně inspiroval řadu následovníků. A pokud patřili k příslušníkům menších národů, často je motivovala též snaha propagovat vlastní zemi, upřít na ni alespoň na chvíli světla reflektorů a rozšířit vědomí o ní po celém světě.
Nejinak Alex **Papana**. Ve druhé polovině třicátých let u americké firmy Bellanca objednal speciální letadlo pro transoceánský let. Svůj pokus o překonání Atlantiku hodlal zakončit v rumunské metropoli Bukurešti (byť nejspíše s mezipřistáním v Paříži). Zprvu pravděpodobně mělo jít o samostatně pojatý podnik, patrně též s cílem dosáhnout na transatlantické trati rekordního času.
Papana se ale posléze přihlásil do závodu New York - Paříž, který u příležitosti 10. výročí legendárního letu Charlese Lindbergha začala organizovat Francie. Závod se nakonec nekonal, zejména kvůli odporu Spojených států amerických, aby nehody a případné ztráty na životech při riskantní soutěži nevyvolaly u veřejnosti obavy z bezpečnosti běžného transoceánského leteckého provozu, který se tehdy připravoval. Francie proto v srpnu 1937 zorganizovala alternativní závod Istres (poblíž Marseille) - Damašek - Paříž na podobně dlouhé trase, konkrétně 6190 km, v němž triumfovaly italské letouny. **Papana** se ho ale nakonec neúčastnil.
Jeho třímotorový letoun Bellanca 28-92 Trimotor obdržel rumunskou civilní registrační značku YR-AHA a na trupu nesl nápis „Alba-Iulia 1918“, na počest města, ve kterém v prosinci 1918 vyjádřili (rumunští) zástupci Sedmihradska, dříve součásti Uherského království (v rámci Rakouska-Uherska), přání připojit se k Rumunsku. Kvůli zajištění Papanova

letu, jenž měl též mezinárodně připomenout zmíněnou historickou událost, se v Rumunsku konala peněžní sbírka, kterou podpořil i tehdejší rumunský král Karel II.
Do vzduchu nad širým oceánem se tak mělo přenést rumunsko-maďarské soupeření, poněvadž v roce 1931 provedla dvojice maďarských pilotů transatlantický let na Lockheedu Sirius nazvaném Justice for Hungary neboli Spravedlnost pro Maďarsko. Hodlali tak světovou veřejnost upozornit na Trianonskou smlouvu z roku 1920, kvůli níž Maďarsko ztratilo rozsáhlá území Uherského království, včetně těch, obývaných etnickými Maďary.
Čáru přes rozpočet rumunským plánům způsobily technické potíže již při testování letadla v USA, které vyústily ve spory s továrnou Bellanca. Stáhl objednávku vyrobeného a testovaného stroje a firma Bellanca prý od Papany ani od rumunské vlády nakonec nedostala zaplaceno, buď úplně, nebo z velké části. Letadlo si ponechala a posléze nasadila v několika leteckých závodech v USA.
Papana se však nechtěl vzdát. O rok později, v roce 1938, si pořídil dvoumotorový letoun menší americké firmy Barkley-Grow T8P, jenž nesl na boku nápis „Träiascä Regele“ („Ať žije král“). Naplánoval si trasu z New Yorku do Bukurešti přes Jižní Ameriku a Afriku. Měl to být „let dobré vůle”, sponzorovaný rumunskou vládou. Letadlo prošlo speciálními úpravami, aby dokázalo překonat vzdálenost 8 000 kilometrů bez mezipřistání. **Papana** s ním však dvakrát havaroval. Poprvé během testování v červenci 1938. Podruhé téměř na začátku své dlouhé cesty do Evropy. (V úvodu citovaný agrárnický Večer obě události patrně zaměnil.)
Svůj etapový let zahájil 15. října 1938 v New Yorku. Přistál dle plánu v Miami, při startu k další etapě své cesty ale havaroval. On i druhý člen posádky Max Constant sice vyvázli bez zranění, avšak incident způsobil poškození podvozku a vrtulí jejich stroje. Pokus o dálkový let tak skončil a letadlo bylo poté prodáno do Peru.
Alex **Papana** se během svého pokusu nenacházel v dobré psychické kondici, poněvadž v září 1938 zemřela v Bukurešti jeho žena Dina - krátce po porodu jejich dcery Diny. Jejich vztah byl údajně velmi bouřlivý, leč její úmrtí Alexe zlomilo. Mimochodem, jeho akrobatický Bücker Jungmeister, s nímž okouzlil Ameriku, nesl její jméno.
A další snahy o případné rekordní letecké pokusy utnula válka. Rumunský král Karel II. se v roce 1938 sice prohlásil diktátorem, avšak Rumunsko se v zahraniční politice stále vázalo k západním demokratickým zemím, hlavně k Francii. Roku 1940, po francouzské porážce, se však ocitlo bez spojenců. Ztratilo tehdy ve prospěch Sovětského svazu Besarábii a Severní Bukovinu, ve prospěch Maďarska severní Sedmihradsko a ve prospěch Bulharska Jižní Dobrudžu. Využili toho generál Ion Antonescu a rumunští fašisté k získání moci. Antonescu se nejprve stal premiérem, posléze si na králi vymohl diktátorské pravomoci. Král Karel II. v září 1940 abdikoval.
Pod Antonescovým vedením se Rumunsko stalo spojencem nacistického Německa a zapojilo se též do východního tažení německé armády proti Sovětskému svazu. A rovněž se velmi brutálně podílelo na holocaustu. Většina rumunských meziválečných pilotů, včetně aktérů různých rekordních letů či leteckých soutěží, bojovala v rámci rumunského letectva na východní frontě.
Ne tak Alexandru **Papana**. Zůstal věrný prozápadní (prodemokratické) orientaci své země a odmítl sloužit v armádě na straně Německa. V době války působil ve Spojených státech jako testovací pilot u firmy Northop, a měl tak svůj podíl na americkém vítězství. Rumunsko se po válce bohužel ocitlo v rukou komunistů.
Žal nad ztrátou Diny však Alexe neopouštěl. Sice se podruhé oženil, leč nepomohlo to. V dubnu 1946 nalezli jeho opuštěný automobil asi 27 kilometrů od Las Vegas. Jeho tělo až o šest dní později. Otrávil se. V dopise na rozloučenou žádal 0 rozprášení svého popela z letadla nad pouští.
„Největším propagandistou, kterého nyní máme, je poručík **Papana**. Tento statečný voják nepíše knihy ani nepronáší projevy, nevystupuje na mezinárodních shromážděních... Nicméně naprosto mistrně a nepřekonatelně ovládá stroj, s nímž létá,“ prohlásil o něm v roce 1936 Nicolae Iorga, významný rumunský historik, literární kritik, jazykovědec, memoárista, dramatik i básník, ale i politik. Od dubna 1931 do června 1932 dokonce zastával post rumunského premiéra. V listopadu 1940 ho zavraždili fašisté z Železné gardy.
Papanova dcera Dina určitě žila ještě koncem devadesátých let a dbala na historickou památku svého otce. Bytostného dobrodruha, který sice přes oceán do Rumunska nikdy nedoletěl, ale 1 tak svou milovanou zemi mimořádně proslavil a jenž v politických turbulencích dvacátého století obstál se ctí.

zpět